

# Søfolk og supercargoer fra Oostende i Dansk Asiatisk Kompagnis tjeneste 1730-1747

Af

Jan Parmentier

*Ved påbegyndelsen af den danske fart på Kina i 1730 hyrede man en række udenlandske sagkyndige navigatører og handelsfolk. Efter nedlæggelsen af det ostindiske kompagni i Oostende stod flere sådanne eksperter parate til at hjælpe den danske Kinafart på benene. Jan Parmentier er belgisk historiker og har tidligere skrevet i museets årbog. Han beskriver her sine landsmænds betydningsfulde indsats under Dannebrog i 1730'erne og 1740'erne.*

## *Indledning\**

Mellem 1730 og 1747 var der 8 søfolk – heraf syv officerer – og 3 supercargoer fra den belgiske by Oostende, som sejlede under dansk flag<sup>1</sup>. Disse var alle tidligere ansatte ved det ostindiske kompagni i Oostende. Et lignende antal tjente i samme periode ved det svenske ostindiske kompagni<sup>2</sup>.

På dette tidspunkt havde man i Danmark allerede tradition for handel med Ostindien, idet det danske ostindiske kompagni siden 1616 havde haft handelssamkvem med Indien, Bengalen og Java. Kompagniet havde udbygget fortfaktoriet Trankebar på Coromandelkysten i det sydøstlige Indien til sit handelscentrum. Nogen blomstrende handel var der dog ikke tale om, for frem til 1730 var det kun meget sporadisk, at man udrustede skibe til Asien. Det danske ostindiske kompagni led nemlig under en kronisk kapitalmangel, og i april 1729 tvang mangelen på økonomiske midler kompagniet til at standse sine aktiviteter. I 1730 blev der ved hjælp af investeringer fra det danske kongehus og nogle københavnske handelshuse oprettet et interimsselskab, som dels skulle videreføre handelen med Trankebar dels skulle søge et nyt kolonimarked ved at sende et skib til Kina<sup>3</sup>. Det sidste var hovedsagelig inspireret af den succes, de øvrige

europæiske kompagnier havde med deres Kinarejser; især var den særdeles profitable Kinahandel, som kompagniet i Oostende drev, en spore for fantasien<sup>4</sup>. De danske købmænd, der var nybegyndere i Kinafarten og i tehandelen, vendte sig først og fremmest mod de sydlige Nederlande for at finde erfarne søofficerer og supercargoer; kompagniet i Oostende var nemlig ikke i stand til at videreføre sine aktiviteter, og der var derfor tilstrækkeligt med dygtige kandidater ledige på markedet.

*I. Pieter van Hurk, Guilliemo de Brouwer, Pieter Brunet og Martinus Mundelaer*

En af initiativtagerne til interimselskabet var Københavns borgmester Frederik Holmsted<sup>5</sup>. Han rejste til Antwerpen og Amsterdam og tog på de oostendeske kompagnidirektørers anbefaling kontakt med Pieter van Hurk for at hyre ham som første supercargo til den første danske Kinasejlsads<sup>6</sup>.

Pieter van Hurk, der var fra Amsterdam, havde fire gange sejlet til Kanton i oostendesk tjeneste. Han startede sin karriere med at arbejde som barber-chirurg under forudredningerne, som de aller første togter kaldtes, og blev i kompagniperioden forfremmet til tredie og anden supercargo<sup>7</sup>. I denne funktion blev det ham betroet at gøre private indkøb i Kina for de to direktører, Soenens og de Pret<sup>8</sup>.

Forhandlingerne mellem danskerne og van Hurk trak ud i nogle måneder, fordi van Hurk forlangte en meget høj gage<sup>9</sup>. Den vigtigste godtgørelse var pacotillen; det vil sige supercargoernes og officerernes mulighed for at drive deres egen, private handel. De fik rådighed over et antal privilegiekister, som de måtte fylde med deres egne varer. Derudover fik de en økonomisk godtgørelse eller en provision, der blev beregnet på baggrund af det nettooverskud, som skibets ladning indbragte ved auktionen<sup>10</sup>. For at have råd til en ordentlig pacotille indgik man ofte bodmerier, dvs. lånekontrakter, hvor en financier/

Tractement, of belooft denning en dier 1700 Leek looungemen,  
 Entsoort al het geene hem in ande Compagnie, te al loctimen  
 en behooren; Naer en tegen sijn s'cker van t'herck; belooft  
 de Compagnie, eerlyk en gesond te dienen, taen t'breuz;  
 joo oec Doentlyke te behaerigen, entsoort dier van hem,  
 maede geyerwen, indreelick, op het beste, moogelyke,  
 Naer te hoorden, en Obediencie, aldus int Dobbek, en ter  
 gae dier Trouw. In Coppen haer d' den 13 Octobris 1730.

Pieter van Hurck

Omgantus af Sumo onom ind joo te Contact for  
 Peter van Hurck Besk tie stellet Besk underskræen af  
 os fauklij vombi:

W. Coingen, J. K. Larman, J. H. H. Fredericx  
 Michael Sabrius, J. G. van Homen

Slutningen af Pieter van Hurks kontrakt fra 1730 med det danske interimskom-  
 pagni som supercargo på »Cron Printz Christian«. Han fik bl.a. ret til at hjem-  
 føre 16 kister føringsgods og skulle desuden have 4% af salgssummen for den  
 samlede skibsladning! Foruden ham selv har kompagniets otte direktører un-  
 derskrevet kontrakten. (Rigsarkivet, Interimssocietetene for handelen på  
 Kina og Indien 28). *The end of Pieter van Hurk's contract from 1730 with the Danish  
 Interim Company regarding his post as supercargo on the »Cron Printz Christian».*  
*Among other things he was allowed the right to bring home 16 chests of goods for private  
 trade as well as receiving 4% of the sale's price of the ship's total cargo! As well as his own  
 signature the contract has been signed by the company's eight directors. (Record Office,  
 The Interim Societies for Trade with China and India 28.)*

handelsmand mod en høj rente lånte en sømand/supercargo penge, så længe en rejse varede plus nogle måneder (til lasten var solgt). Rentens størrelse afhang af risikofaktorerne og markedsforholdene<sup>11</sup>. Hvis skib og ladning gik ned, behøvede sømanden/supercargoen ikke at betale lånet tilbage. Bodmerierne var derfor også forsikrede i denne periode<sup>12</sup>.

Pieter van Hurk endte med at få en fyrstelig pacotille bestående af 16 kister, hver med et rumfang på 1½ brabantisk kubikalen eller en privilegieplads på i alt godt 16 m<sup>3</sup>! Derudover fik han en provision på 4%, hvilket var usædvanlig højt<sup>13</sup>. Ved kompagniet i Oostende havde han fået en »normal« løn som anden supercargos; han måtte der kun medbringe 6 mindre kister med et samlet volumen på 2,3 m<sup>3</sup>, og fik en gage på 9.000 Znd.fl.w.g.<sup>14</sup>.

Efter Pieter van Hurks råd hyrede danskerne oostenderen Guilliemo de Brouwer som anden kaptajn eller overstyrmand; men i praksis blev det ham, der fik kommandoen over skibet, fordi førstekaptajnen Michael Tønder tidligere kun havde sejlet som marineofficer i de skandinaviske farvande. G. de Brouwer havde bevist sin kunnen som anden- og førstekaptajn på Kina-rejser for kompagniet i Oostende. Hans erfaring kom til at spille en stor rolle for rejsens heldige udfald. Det var således ham og van Hurk, der i september 1730 i København sammen lagde sejlrutene og udarbejdede de konkrete handelsplaner<sup>15</sup>. De Brouwer kom også til at tjene mere her end som kaptajn ved kompagniet i Oostende<sup>16</sup>. Han fik i det danske selskabs tjeneste rådighed over 6 store privilegiekister samt en månedsløn på 150 Znd.fl.w.g., men hjembragte i realiteten en meget større pacotille bestående af 42 mindre kister<sup>17</sup>.

Efteråret 1730 forlod skibet »Cron Printz Christian« Københavns red med Kanton som mål. Denne første danske Kinaudredning blev meget vellykket. Fortjenesten på te og silke, der tilsammen udgjorde 90% af ladningen, blev henholdsvis 115% og 71%<sup>18</sup>. I mellemtiden lykkedes det at få oprettet et godt



Kaptajn Guilielmo de Brouwer portrætteret i tidstypisk positur og dragt med tilhørende paryk. Yderligere er han forsynet med en globus, hvor han peger på Kanton. (I familien de Brouwers eje). *Captain Guilielmo de Brouwer portrayed in a pose and in a costume with matching wig which were typical for the time. Moreover, he has been supplied with a globe on which he is pointing at the city of Canton. (Owned by the de Brouwer family.)*

struktureret kompagni på andele, idet den danske konge, Christian V, gav »Det Kongelige Danske Asiatiske Compagnie« en oktroj på 40 år<sup>19</sup>.

Vi har ikke noget nøjagtigt tal på, hvor meget Pieter van Hurk fik ud af denne første rejse. For dog at få en ide om af hvilken størrelsesorden, hans overskud var, har vi lavet en beregning på grundlag af de detaljerede oplysninger, der er om salget af de Brouwers pacotille fra skibet »Slesvig« i 1735<sup>20</sup>. Guilliemo de Brouwer solgte sin pacotille, der havde et rumfang på 7,44 m<sup>3</sup>, for 26.584 rigsdaler. Hvis vi alene ser på størrelsen af privilegiepladsen – van Hurk rådede over 17 m<sup>3</sup> – skulle salget af van Hurks ladning have indbragt 57.170 rigsdaler. I virkeligheden har den sandsynligvis indbragt mere, idet »Cron Printz Christian«s rejse i alt gav et større overskud end »Slesvig«s. Når man regner med, at der gennemsnitligt var en fortjeneste på pacotillen på 150%, indkasserede van Hurk et netto-overskud på 34.302 rigsdaler<sup>21</sup>. Derudover fik han via sine 4% provision 11.740 rigsdaler. I alt tjente van Hurk altså mindst 46.042 rigsdaler eller 87.865 Znd.fl.w.g. Sammenlignes dette med, hvad nogle af supercargoerne på de private udredninger i Oostende tjente, så var van Hurks gage ikke specielt høj, men disse var også usædvanlige<sup>22</sup>, for ved de øvrige europæiske kompagnier kunne man i denne periode højst tjene mellem 50% og 75% af dette beløb pr. ekspedition<sup>23</sup>.

Man kan faktisk sige, at Pieter van Hurk grundlagde en formue på denne ene rejse. I 1732 blev han en af de vigtigste partcipanter i Asiatisk Kompagni, og fra 1745 til 1754 beklædte han en af direktørposterne i kompagniet. I 34 år var han med i bestyrelsen for Kurantbanken<sup>24</sup>, og omkring midten af det 18. århundrede hørte han til i de indflydelsesrigeste handelskredse i den danske hovedstad. Han giftede sig i 1744 med Maria Barbara Fabritius, der var søster til en af de vigtigste københavnske handelsmænd<sup>25</sup>. Samtidig modtog han forskellige ærestitler<sup>26</sup>. Hans materielle velstand viste sig i 1734 ved købet af landejen-

dommen Sneglebakken i Lyngby, som han udvidede og indrettede til en rigtig lystgård. I 1768 flyttede Pieter van Hurk til det større landsted Rustenborg, ligeledes i Lyngby<sup>27</sup>. Han arbejdede regelmæssigt som kommissionær for sydnederlandske købmænd og investorer, opkøbte te og ordnede investeringer i især Asiatisk Kompagni, Kurantbanken og Vestindisk-guineisk Kompagni<sup>28</sup>.

G. de Brouwer forblev derimod i aktiv tjeneste. Det nyoprettede Asiatisk Kompagni hyrede ham straks som kaptajn med en givtig kontrakt: 10 store kister samt en gage af samme størrelse som ved hans sidste udredning, og 1000 rigsdaler for at bistå de danske supercargoer i deres handel.

I 1733 fik han kommandoen over fregatten »Slesvig«, der lige som »Cron Printz Christian« var et ombygget krigsskib fra 1725<sup>29</sup>.

Via de Brouwer og van Hurk blev Pieter Brunet hvervet som andenstyrmand. Han havde tidligere sejlet som andenstyrmand til Kina sammen med de Brouwer og van Hurk i det oostendeske skib »Keyzerinne«. I efteråret 1726 blev Pieter Brunet også ansat som andenstyrmand på »Carolus Sextus« til Bengalen<sup>30</sup>. I det oostendeske kompagnis sidste dage 1730-1734, hvor direktørerne prøvede at køre videre med skibe under fremmed flag, blev Brunet forfremmet til underkaptajn på »Phoenix«. Skibet skulle oprindeligt til Bengalen, men på grund af den engelsk-hollandske blokade af faktoriet Banquibazar gik

Supercargo Pieter van Hurk lod sig afbilde under »Cron Printz Christian«s ophold i Kanton i 1731, hvor han var omkring 35 år gammel. Den meget naturtro statuette er fremstillet af en dygtig kinesisk face-maker. Den er 32 cm høj. (Nationalmuseet). *Supercargo Pieter van Hurk had this model of himself made during the »Cron Printz Christian's« stay in Canton in 1731, when he was around 35 years old. The very lifelike statuette was made by a skilled Chinese face-maker and is 32 cm. tall. (The Danish National Museum.)*





det til Trankebar, Malabar (Indiens sydvestkyst) og Goa. Han fik kommandoen over skibet, da kaptajnen døde på udturen<sup>31</sup>. Pieter Brunet måtte i København stille sig tilfreds med en normal pacotille på 6 kister, men oven i det indgik han en bodmerikontrakt på 8000 Znd.fl.w.g. til 35% rente med en gruppe købmænd fra Antwerpen<sup>32</sup>. Nogle af disse købmænd/investorer investerede i årene 1730-1745 regelmæssigt store summer i skandinaviske bodmerier<sup>33</sup>.

Martinus Mundelaer, ligeledes fra Oostende, arbejdede som overkvartermester på »Slesvig« (1733). Han var den eneste syd-nederländer under dansk flag, der ikke sejlede som officer eller supercargo. I 1724 stod han opført som tømrer på mønstringslisten for Bengalenfareren »Sint Carolus« fra Oostende<sup>34</sup>.

»Slesvig« gjorde gode forretninger i Kina og bragte 688.000 pund te med til Danmark, heraf 7% (48.000 pund) som pacotille. To engelske Kinafarere, som vendte hjem i 1735, havde kun 580.000 pund te med<sup>35</sup>. Ved den offentlige auktion over den danske ladning var de Brouwer og Brunet blandt de vigtigste tekøbere. De har sandsynligvis begge to handlet for syd-nederlandske købmænd<sup>36</sup>. For Brunets vedkommende ved vi det med sikkerhed; han købte 24 kasser te på Jacomo de Prets bestilling<sup>37</sup>.

Efter denne ekspedition gik Brunet for en tid i svensk tjeneste. Som førstestyrmand sejlede han med »Suecia« og »Fredericus Rex Sueciae« til henholdsvis Kanton i 1737 og Bengalen i 1740<sup>38</sup>. Brunet må have tjent godt på disse rejser, for i februar 1743 anskaffede han sig i Oostende en jagt, som han var halvpartsejer af<sup>39</sup>.

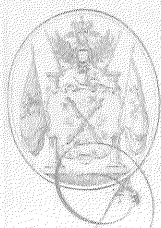
G. de Brouwer tog i 1737 på endnu en Kinarejse som kaptajn på »Slesvig«<sup>40</sup>. I 1738 forlod han Danmark og slog sig ned som købmand i Oostende. I de første år handlede han især med varer fra kolonierne. Han opretholdt handelsmæssig forbindelse med Asiatisk Kompagni og prøvede i 1742 således at sælge et

skib til kompagnidirektørerne<sup>41</sup>. Nogle gange investerede han også via bodmerier i det svenske Ostindiska Compagniet<sup>42</sup>.

I 1745 må det have gået temmelig dårligt med de Brouwers virksomhed, for han søgte atter om at komme i aktiv tjeneste hos danskerne, dog uden held<sup>43</sup>. To år senere gik det igen fremad for ham; i perioden 1747 til 1752 havde han titel af dansk konsul i de Østrigske Nederlande. På det kommercielle niveau var han meget aktiv som reder og befragter til mange forskellige europæiske havnebyer<sup>44</sup>. Efter 1750 viste hans velstand sig i den megen faste ejendom, han samlede sig. Han havde to lystgårde – De Groote Scheure og Rustenburg – tæt ved Oostende. Hans handelshus, der havde hovedsæde i Brügge, blev i slutningen af 1750'erne drevet videre af hans to sønner, Denis og Guillaume Francois<sup>45</sup>.

## II. *Philippus de Vos, Philippus Jacobus Derdeyn og Andreas Lanszweert*

I 1737 finder vi blandt mandskabet på »Slesvig« en erfaren andenstyrmand fra Oostende, nemlig Philippus de Vos<sup>46</sup>. Mellem 1725 og 1734 var han styrmand på fire oostendeske Kinaskibe og et Bengalenski. Han var med på tre ekspeditioner med »Slesvig« og steg i dansk tjeneste i rang til overstyrmand i 1739 og til kaptajn i 1741<sup>47</sup>. Ekspeditionen med »Slesvig« i 1741 nåede dog ikke længere end til den svenske vestkyst. Kort efter afsejlingen kom skibet ud af kurs på grund af tåge, og om natten løb det på grund i skærgården ved det nordlige Halland tæt ved Onsala. Om morgenen fik man igen skibet flot og lagde sig for anker ud for kysten i nærheden af Göteborg. Kaptajn de Vos underrettede Asiatisk Kompagni om uheldet og meddelte samtidig, at skibsrådet ikke mente, at »Slesvig« havde lidt nogen stor skade. Deres forslag var, at rejsen skulle fortsætte. Men kompagniets bestyrelse ønskede et grundigt eftersyn af skibet, før det kunne få lov at sejle til Kanton. Efter at have undersøgt skaden nærmere, besluttede skibsrådet, at skibet skulle kølhales



# Vierden Stierman

En anderschrijven bekent hem te hebben aan D. Heeren  
Directeurs van de Generale Compagnie der Nederlanden te  
Nederlanden opgericht, en te haeren J. van der Meer dient als Vierden  
Stierman naar Soerabaja plaats te vinden. Wijns de gemelde  
Stieren mij sulke ordonnancien en dat op de gage die bijlegh giteem  
gevoert gell te weten, wesen ten twee maanden op handt Hebbe  
compagnie, en de rest op mijn wens sel betaelt worden de seltyngge,  
tot twee Stijtes en andere spacen van decompagnie Japanisch wuuegen  
Vanden Dags, als ik in den sel duerenge sel ik schepen uide steeren  
en stalle Lantek, biddt, en heegf geyfren ende in dellen end het moerik  
Lande Compagnie gebaardt, wesen ten eenen boord van der schip sel  
Lorantek, en die dets ten anderre Lande Compagnie het dets  
tot het bergien van mijne Landen en Compagnie ne op het veldet  
Dier veldmont Lande Compagnie sel geuindert worden, dog daer en  
wese sel ik geene georden of de Compagnie magen uide beuighen  
op dene dat de plus beneuut alle mijne andere spacen en gage  
sulke geuindert geyden proficte Lande Compagnie  
Vorst bekent alle de ordon en jurisdictione Lande Compagnie Heeren  
Directeurs van de Nederlanden te Soerabaja en de Compagnie  
dient te dienen, of by manquement te wesen door de Soerabaja alle  
mijne gage en georden, wesen en beuindert ten proficte  
als trouw in dene der waerheit hebbe de se inderstecken  
in dellen den 21 Januarij 1727 =

Philippus De Vos

an De Heeren Gelyc De Marquis De Brié

og have roret repareret. Så vendte »Slesvig« tilbage til København. Først midt i april var skibet igen rejseklart, og det blev derfor besluttet at udsætte ekspeditionen et år. Som følge af dette uheld begyndte kompagnidirektørerne at tvivle på de Vos' evner som kaptajn, og skønt Pieter van Hurk forsvarede ham kraftigt, blev Philippus de Vos i 1741 afskediget fra det danske kompagnis tjeneste<sup>48</sup>.

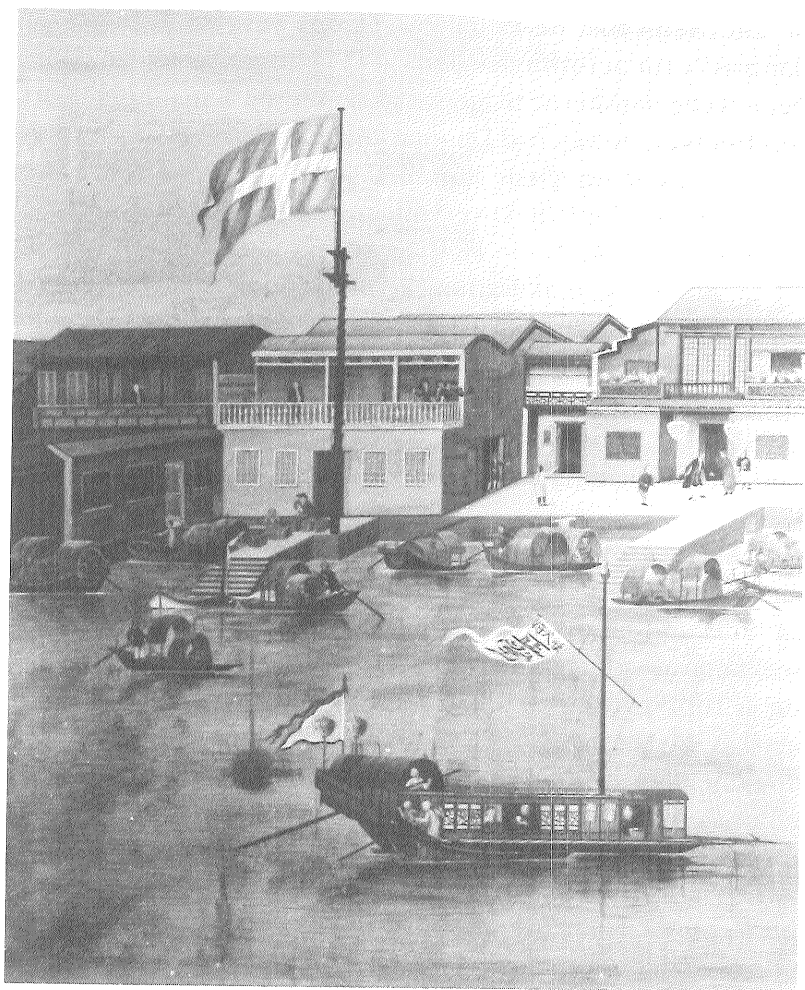
Philippus Jacobus Derdeyn fik i 1736 en dansk kontrakt som andenstyrmand på Kinaskibet »Kongen af Danmark«<sup>49</sup>. Derdeyn, som kom fra Duinkerck, havde i oostendsk tjeneste sejlet to gange til Bengalen og to gange til Kina. På tre af disse udredninger var han hyret som konstabel, den officer som skulle sørge for artilleriet, skytset og ammunitionen. På ekvipagelisten for det sidste oostendeske Kinaskib »Hertogh van Lorreyen« (1732) var han indskrevet som trediestyrmand<sup>50</sup>.

I hele sin lange karriere ved Dansk Asiatisk Kompagni fra 1736 til 1747, sejlede Derdeyn hver gang med »Kongen af Danmark«. På grund af tro tjeneste blev han i 1740 kaptajn<sup>51</sup>. Det var måske ikke helt berettiget, for man noterede siden to tabsgivende sejladsere under hans ledelse. I 1741 påsejlede »Kongen af Danmark« således på tilbageturen det danske Guineaskib »Laarburg Gallej«. Dette havde netop forladt København og befandt sig ved skumringstid nær Læsø på en nordvestlig kurs. Da kaptajnen, Hans Østby, frygtede at løbe på grund ved Skagen i løbet af natten, mindskede man sejlene og lagde skibet op

Philippus de Vos' kontrakt som fjerdestyrmand på det ostendeske kompagnis Kinafarer »Marquis de Prié«. Dokumentet, som er underskrevet den 21. januar 1727, indeholder bl.a. bestemmelser om hyre og føringsgods. (Universiteitsbibliotheek Gent, Fonds Hye-Hoys, Hs. 2065). *Philippus de Vos' contract as fourth mate on the Ostend Company's Chinaman »Marquis de Prié«. The document, which was signed on January 21st 1727, contains among other things conditions governing salary and the amount of goods allowed for private trade. (Universiteitsbibliotheek Gent, Fonds Hye-Hoys, Hs. 2065.)*

i vinden. Det betød, at fregatten var meget lidt manøvredygtig. Kort efter opdagede kaptajn Østby et skib, »Kongen af Danmark«, som med stor fart kom sejlene lige hen imod ham. Med råb og lyssignaler forsøgte mandskabet på »Laarburg Gallej« at forhindre en påsejling, men det andet skib reagerede ikke, det havde ingen på udkig. »Kongen af Danmark« ramte fregattens forskib, som fik bovsprydet og fokkemasten knust. Mærkeligt nok fortsatte »Kongen af Danmark« ad samme kurs, som om intet var hændt, uden at tilbyde den mindste hjælp. Kaptajn Østby søgte at holde sit skib oppe ved at pumpe, men uden held. Bortset fra tre matroser reddede mandskabet sig over i to slupper og forsøgte at nå ind til Skagen. De drev imidlertid af på grund af den stærke østenvind og strandede på den svenske vestkyst nær ved Marstrand. Ingen af kaptajnerne blev ved den efterfølgende undersøgelse stillet til ansvar for ulykken. Asiatisk Kompagni og Vestindisk-guineisk Kompagni betalte hver halvdelen af skaden (48.000 rd.)<sup>52</sup>.

Efteråret 1742 forlod »Kongen af Danmark« atter Københavns red under Derdeyns ledelse. Denne rejse blev en sand odysseé. Den 27. maj 1743 sejlede Derdeyn ifølge skibets journal under den brasilianske kyst i den vindstille zone. Da han ikke kunne komme længere sydpå, besluttede han at vende tilbage og overvintre i Europa. Den 21. september 1743 løb »Kongen af Danmark« således ind i den irske havn Kinsale. Sidst i januar 1744 tog Derdeyn igen af sted derfra mod Kanton. Denne gang blev han tvunget til at gå for anker ved Kap Det Gode Håb, hvor hans skib under en storm havde lidt havari 3. maj 1744<sup>53</sup>. Kap Det Gode Håb var behersket af det hollandske ostindiske kompagni, VOC, som betragtede de skandinaviske Kinaskibe som konkurrenter, der antastede dets handelsmonopol. Som det tidligere var sket for det oostendeske kompagni, kunne de svenske og danske skibe ikke proviantere eller udføre reparationer ved Kap. En anmodning fra Derdeyn om vand og fødevarer blev afvist. VOC forbød samtidig besætningen at komme i land.



Det danske faktori ved den tæt befærdede Perleflod i Kanton omkring 1760. I denne lejede bygning opholdt skibenes handelsfolk sig, og her oplagredes den indkøbte te og de andre varer, inden de blev overført til Kinafarerne på reden. (Udsnit af maleri i Koninklijk Tropen Instituut, Amsterdam). *The Danish trading factory next to the heavily trafficked river Perle in Canton around 1760. Merchants from the ships stayed in this rented building, which was also used to store the purchased tea and other goods before they were transferred to the Chinamen in the roads. (Section of a painting in the Koninklijk Tropen Instituut, Amsterdam.)*

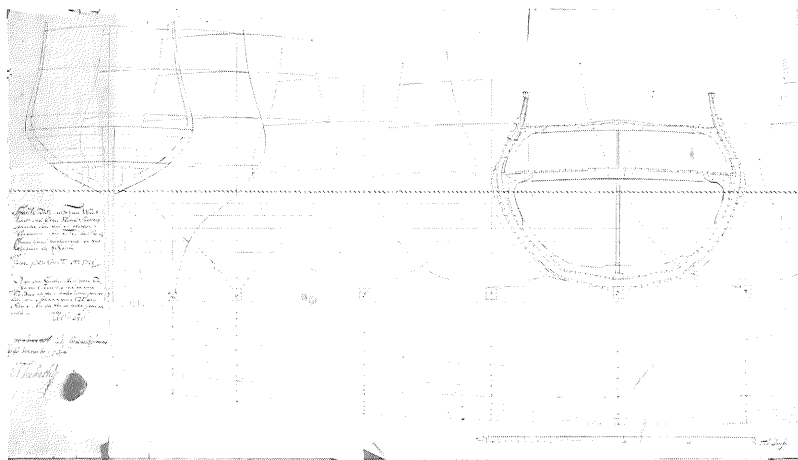
De lod ovenikøbet deres galeot »Hoop« bevogte »Kongen af Danmark« for at forhindre den i at få proviant fra andre skibe. Dette tvang danskerne til igen at gå under sejl 9. maj 1744. Kort derefter blev »Kongen af Danmark« ramt af en svær storm. Skibet fik slagside og nåede kun med stort besvær frem til False Bay, som var et beskyttet overvintringssted for hollandske skibe få mil fra Kap Det Gode Håb. Så begyndte også Kap-styret at forstå, at »Kongen af Danmark« nødvendigvis måtte sættes i stand, før den kunne sejle videre. En ny dansk anmodning om skibsmaterialer blev taget under overvejelse hos hollænderne. Men VOC foretrak at anvende den smule skibstømmer, som de rådede over, til at sætte egne skibe i stand. Den eneste løsning var så at få materiale til reparationen sejlet til Kap fra Danmark<sup>54</sup>.

Den 24. oktober 1744 modtog Asiatisk Kompagni underretning om den uheldige rejse. Derdeyn lagde i sin beretning vægt på hollændernes uhøflige behandling. Kompagnidirektionens reaktion var vidtgående. For det første besluttede man at udruste »Cron Printzen« til at sejle ud og hente »Kongen af Danmark«s sølvlast og sejle den til Kina. »Cron Printzen« strandede dog uheldigvis ved Orkneyøerne, hvorefter Kinaskibet »Dronningen af Danmark« overtog opgaven<sup>55</sup>. For det andet medførte VOC's negative holdning en officiel protest til Generalstaterne fra Nils Griis, den danske gesandt i Haag. Den officielle protestnote af 3. november 1744 kritiserede den hollandske ufordragelighed, som stod i stærk kontrast til den hjælp, som danskerne netop havde ydet VOC-skibet »Westerbeek«, som led skibbrud ved Færøerne. Resultatet heraf blev, at VOC skulle bistå de danske skibe, der kom »Kongen af Danmark« til hjælp.

Den 25. maj 1745 ankrede »Dronningen af Danmark« op i False Bay, hvor det overtog sølvlasten og størstedelen af besætningen. En gruppe på omkring tyve af søfolkene, herunder Derdeyn, fik ordre til foreløbig at blive ved det svært havarede skib. Først et lille år senere hørte Derdeyn, at hans skib var

blevet afskrevet af direktionen i København. Hollænderne indvilgede uden videre i at købe »Kongen af Danmark«; VOC var kun alt for glade for at få afhjulpet den voldsomme mangel på skibsmaterialer på Kap. Den tilbageblevne del af besætningen rejste i 1746 med den hollandske returflåde til Europa<sup>56</sup>.

Derdeyn blev igen hyret som kaptajn til at sejle »Cronprintzen af Danmark« til Kanton i 1747. Men efter en undersøgelse blev han stillet til ansvar for »Kongen af Danmark«s forlis, på trods af, at besætningen vidnede til hans fordel, og på trods af, at det allerede før afrejsen havde været tvivlsomt, hvor sødygtigt det ti år gamle »Kongen af Danmark« egentlig var.



Udsnit af den eneste bevarede konstruktionstegning til »Slesvig«. Skibet blev konstrueret af Judichæer og løb af stabelen på Holmen i 1725. Største dybgående var  $17\frac{1}{2}$  fod. Det udgik af flådens tal i 1733 og overgik i stedet til Asiatisk Kompagni. (Rigsarkivet, Søetatens tegningssamling A 874). *Extract from the only preserved sheer draught for the »Slesvig«.* The ship was designed by Judichæer and launched at Holmen, the naval shipyard, in 1725. Its maximum draught was  $17\frac{1}{2}$  feet. It left the navy's service in 1733 and was transferred to the Danish Asiatic Company. (Record Office, the Navy's Collection of Drawings A 874.)

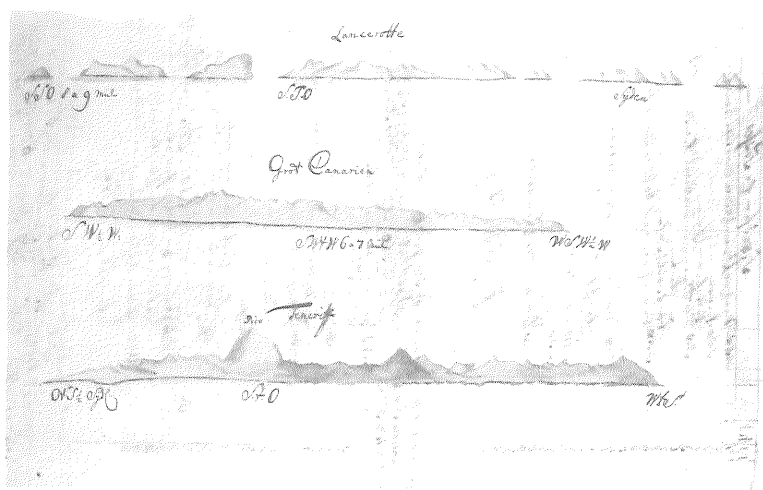


Efter sin mislykkede karriere som kaptajn vendte Derdeyn tilbage til Oostende den 28. marts 1747<sup>57</sup>. Der fungerede han som lods til sin død i 1752<sup>58</sup>. Ligesom Philippus de Vos havde Derdeyn heller ikke samlet sig nogen formue, mens han var i dansk tjeneste, fordi Asiatisk Kompagni efter 1736 kun tillod middelmådige pacotiller. I 1739 måtte Derdeyn som kaptajn således kun tage 5 store privilegiekister med til Kanton<sup>59</sup>.

Danskerne engagerede i 1738 Andreas Lanszweert som anden supercargo på »Kongen af Danmark«. Hans aflønning viste sig at være væsentlig ringere end på de to første togter, men adskilte sig ikke meget fra hvad første supercargoen, den danske Christian Linstrup, tjente. Johan Ludwig Abbestee måtte derimod som tredje supercargo stille sig tilfreds med en meget ringe pacotille<sup>60</sup>. Heraf kan vi udlede, at Lanszweert i forhold til sin stilling var den bedst betalte.

Andreas Lanszweert havde kun været en gang i Kina under oostendeske flag, nemlig som fjerde supercargo, sammen med de Brouwer og van Hurk<sup>61</sup>. I det oostendeske kompagnis historie er han bedre kendt for sit projekt med at ville udbygge den brasilianske ø Fernando do Noronha til provianteringsplads. I 1727 fik Kinaskibene »Marquis de Prié« – med Lanszweert om bord – og »Concordia« til opgave undervejs at udforske øen grundigt. Deres rapport var positiv, men på grund af de daværende internationale politiske forviklinger, som førte til det Oostendeske Kompagnis nedlæggelse, kunne denne koloniseringsplan ikke realiseres. Et andet forslag, som Lanszweert stod bag, var at indrette en base for proviantering og for slavehandel ved den afrikanske østkyst på Madagascar. Denne plan vakte dog ingen interesse i det Oostendeske Kompagni<sup>62</sup>.

Lanszweert var ikke i stand til at opbygge en langvarig og givtig dansk karriere. På »Kongen af Danmark«s udtur i 1738 opstod der hurtigt konflikt mellem Linstrup og de andre supercargoer, fordi Linstrup ikke tålte nogen form for indblanding i handelssagerne. Lanszweert og Abbestee blev ikke spurgt til råds,



Landtoning af nogle af De Canariske Øer, som de tog sig ud på 6-7 miles afstand for løjtnant J.B. Schumacher. Tegningerne findes i hans skibsjournal fra det aller første danske Kinatogt 1730-1732 med skibet »Cron Printz Christian«. (Rigsarkivet, Søetatens skibsjournaler 368B). *View of some of the Canary Islands as they looked to Lieutenant J.B. Schumacher from a distance of 6-7 miles. The drawings are in his ship's log from the very first Danish voyage to China in 1730-32 on the ship »Cron Printz Christian«.* (Record Office, the Navy's Log Books 368 B.)

når negotieprotokollerne blev ført<sup>63</sup>. I negotieprotokollerne blev alle handler og beslutninger i forbindelse hermed noteret. Fuldt berettiget klagede Lanzweert til kompagnidirektørerne over Lintrups usædvanlige fremgangsmåde. Men Lanzweert og Abbestee gik også selv ud over deres beføjelser. I Kanton indgik de en bodmerikontrakt til 33% rente med den franske supercargo Duvellar de la Bar. Han havde boet adskillige år i Kanton og havde via privat handel – som officielt var forbudt af alle europæiske kompagnier – samlet sig en formue på 20.000 kinesiske tael (= ca. 70.000 Znd.fl.w.g.)<sup>64</sup>. Denne formue ønskede han at overflytte til det franske St. Malo i form af en skibsladning. En ladning te blev købt hos en anden fransk handlen-

de, Quentin de la Metrie<sup>65</sup>, og Lanszweert og Abbestee stuede det ned i »Kongen af Danmark«s last uden at notere det i negotieprotokollen. Da ladningen blev solgt i København 1739, blev dette bedrag opdaget af Asiatisk Kompagnis direktion. Den indsmuglede del af lasten blev solgt offentligt og indbragte 26.929 rd., som danskerne overgav til handelshuset Bancherau & Quentin i St. Malo. Andreas Lanszweert og Johan Ludwig Abbestee blev efter en retssag afskediget<sup>66</sup>.

Andreas Lanszweert møder vi igen i Oostende som succesrig reder af kaperskibet »Karel van Lorreynen« (1744). Ifølge notarialarkiverne i Oostende erobrede »Karel van Lorreynen« under ledelse af kaptajn Lindersen 7 små handelsskibe, som sejlede under henholdsvis hollandsk (3), tysk (2) og engelsk flag (2)<sup>67</sup>. I samme periode, den 9. maj 1744, fik Lanszweert autorisation til at forestå inddæmningen af St. Catherinapolderen nær ved Oostende. Lanszweert ejede dele af dette vadeområde, som var på mellem 700 og 800 hektar<sup>68</sup>.

### III. *Nicolaes Mundelaer, Pieter Brunet, Jacobus de Meyere, Pieter Clinckaert og Bonaventura Drijvoet*

I 1743 gik mindst 5 sydnederlændere i dansk tjeneste. Nicolaes Mundelaer fra Oostende sejlede som overstyrmand til Kanton med »Dronningen af Danmark«. I sin tid i Oostende var han aldrig i Kina, men sejlede dog tre gange til Bengalen<sup>69</sup>. Efter Oostende-kompagniets nedlæggelse blev han kaptajn på handelsskibe, der sejlede mellem Sydeuropa og Nordsøhavnene. I 1740 var han således kaptajn på fregatten »Den Dolphyn« (reder Balthazar Vignault), som fragtede en ladning vin og brændevin fra Malaga til Duinkerke og Rotterdam<sup>70</sup>. Om hans korte danske løbebane – kun én rejse – ved vi kun, at han sørgede godt for sin private handel; før afrejsen fra København fik Mundelaer en bodmerikontrakt på 2.000 rd. til 33% rente, og i Kina tegnede han endnu en på 3.000 kinesiske tael eller 10.500 Znd.fl.w.g. til 33% rente<sup>71</sup>.



Kinesisk bestillingsporcellæn i form af punchebolle fra 1760'erne. På ydersiden ses de europæiske faktorer i Kanton, hvorfra bollen er hentet til Danmark. Indersiden viser arbejdet på en reberbane. (Handels- og Søfartsmuseet). *Chinese punch bowl from the 1760's, an example of china made to order (chine de commande). Portrayed on the outside are the European trading factories in Canton, from where the bowl was brought to Denmark. The inside shows work being done on a ropewalk. (DMM.)*

De fire øvrige sydnederlændere påmønstrede alle »Prinsesse Lovisa«, som skulle til Malabarkysten, Indiens vestkyst. Allerede i 1695 havde danskerne grundlagt det lille faktori Odde-way Torre på Malabarkysten for at erhverve sig en plads på pebermarkedet. I 1722 blev denne handelspost dog opgivet, dels fordi man var trængt af den hollandske og engelske konkurrence, og dels fordi den gav det danske Ostindisk Kompagni for lidt finansielt albuerum<sup>72</sup>.

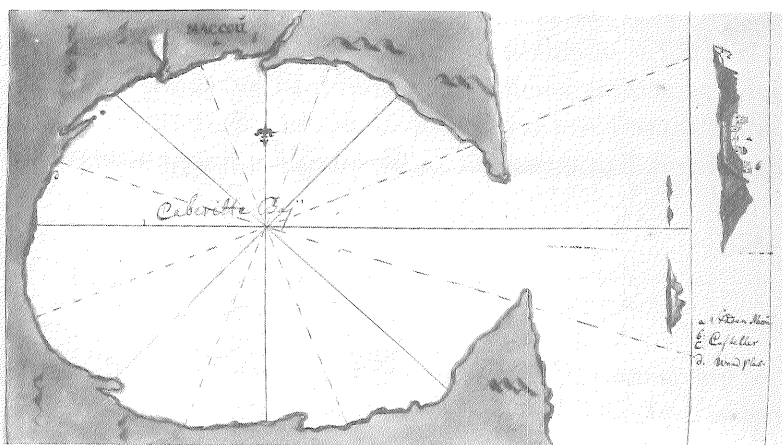
Det københavnske firma Michaël Fabritius & Johan Friderich Wever, hovedparticipant i Asiatisk Kompagni, fremlagde i 1743 en plan for genoptagelse af den direkte peberhandel<sup>73</sup>. Der var forskellige røster fremme om at iværksætte planen hurtigt. Fra handelsstationen i Trankebar kunne man ikke regne med at få komplette indiske returladninger, da netop Sydcoromandel oplevede en svær økonomisk krise i årene efter 1740<sup>74</sup>. Ydermere blev koloniens bagland hårdt hjemsoøgt ved mahraternes militære aktiviteter<sup>75</sup>. Malabarkysten var på det tidspunkt blevet mere interessant fra et kommercielt synspunkt, fordi VOC-monopolet var blevet brudt af engelske, franske og indfødte handlende<sup>76</sup>. Samtidig noterede man temmelig høje salgspriser for peber på det europæiske marked<sup>77</sup>.

Malabar-projektet kostede alt i alt 142.432 ¼ rd., hvoraf lidt over halvdelen blev brugt på en ladning sølv<sup>78</sup>. Fabritius & Wever hvervede, via van Hurk, den allerede omtalte Pieter Brunet som kaptajn og anden supercargo. Posten som første supercargo fik Jacobus de Meyere fra Gent. Han havde erfaring med peberhandel fra de oostendeske forudredninger med skibet »Concordia« i 1719<sup>79</sup>. De Meyere fik en særdeles god løn for sin danske ekspedition. Han fik løfte om en provision på 3% og derudover en pacotille på 36.000 pund peber<sup>80</sup>.

Brunet måtte selv tage første- og andenstyrmand med fra Oostende. Han valgte Pieter Clinckaert og Bonaventura Drijvoet, skønt ingen af dem havde haft så høje funktioner under oostendesk flag<sup>81</sup>. Skibsledelsen på »Princesse Lovisa« bestod altså udelukkende af sydnederlændere, hvilket gav et utal af konflikter på udturen. En del af de danske besætningsmedlemmer, under ledelse af skibsassistent Erick Ericksen Koch, ville ikke modtage ordrer fra Brunet. Kort efter provianteringen i Santiago den 1. august 1743 kom det til et decideret oprør. Koch kaldte kaptajnen en »hundsvot«, hvorefter Brunet lod ham sætte i arresten<sup>82</sup>.

»Princesse Lovisa« nåede imidlertid aldrig frem til Malabar-

kysten, for skibet løb på klipperne ved Maldiverne 8. december 1743. Ved skibbruddet mistede 69 af de 96 besætningsmedlemmer livet; hverken Brunet, de Meyere eller Drijvoet overlevede<sup>83</sup>. Det franske country-trade skib »L'Union« (kaptajn Frémillière) samlede de skibbrudne op, heriblandt Pieter Clinckaert, og bragte dem til Pondichéry. Den vigtige ladning sølv (130.000 piastre) blev efterladt på Maldiverne i hænderne på den lokale konge<sup>84</sup>. Pieter Clinckaert, der frygtede kompagniets undersøgelse af årsagen til skibbruddet, nægtede at tale med danskerne i Trankebar. Han rejste tilbage til Oostende via Frankrig og viste sig aldrig mere i København<sup>85</sup>.



Kortskitse af den kinesiske kyst med byen Macao ved Caberittebugten og Perlefloden, som førte op til de lange rejsers bestemmelsessted, den store handelsstad Kanton. (Rigsarkivet, Søetatens skibsjournaler 368 B). *Sketch map of the Chinese coast showing the town of Macao by the Cabaritte Bay and the river Perle, which led to the final destination of the long journeys, the great trading city of Canton. (Record Office, the Navy's Log Books 368 B.)*

### *Konklusion*

Man kan sige, at de tidligere ansatte ved det Oostendeske Kompagni udfyldte et hul for danskerne med deres maritime og handelsmæssige erfaring. Specielt ved de første danske Kina-togter blev der hvervet adskillige sydnederlandske officerer og supercargøer. Derefter benyttede Asiatisk Kompagni sig stort set ikke af udlændinge mere. Dette fænomen gjorde sig også gældende ved de allerførste oostendeske udredninger 1714-1723. I denne periode måtte de sydnederlandske redere og handlende især engagere englændere, irere og franskmænd for at få et større udbytte.

For oostenderne synes den danske interesse at have været en god chance for at gøre karriere og især for at blive rige. Der var dog kun to personer, for hvem det lykkedes at realisere en succesrig løbebane takket være den danske handel på Ostindien, nemlig Pieter van Hurk og Guilliemo de Brouwer.

Her har vi udelukkende beskæftiget os med brug af oostendeske besætningsmedlemmer. Men fra 1736 var der også flere handelshuse i Antwerpen og Gent, der investerede i Asiatisk Kompagni, Kurantbanken og Vestindisk-guineisk Kompagni.

### *Sydnederlandske søfolk og supercargøer på oostendeske og danske Indien- og Kinafarere 1719-1743. Oversigt over løbebane.*

*Pieter Brunet* (født Oostende 1694, død Maldiverne 8.12.1743)

Oostendeske Kompagni

2. styrmand på »Keyzerinne« (Kanton, 1725)

2. styrmand på »Carolus Sextus« (Bengalen, 1726)

underkaptajn og kaptajn på »Phoenix« (Trankebar, Malabar og Goa, 1730)

Danske Asiatiske Kompagni

2. styrmand på »Slesvig« (Kanton, 1732)

Svenske Ostindiske Kompagni

1. styrmand på »Suecia« (Kanton, 1737)
1. styrmand på »Fredericus Rex Sueciae« (Bengalen, 1740)

Danske Asiatiske Kompagni

- kaptajn og 2. supercargo på »Princesse Lovisa« (Malabar, 1743)

*Pieter Clinckaert* (født Oostende 1696, død Oostende 1746)

Oostendeske Kompagni

- opløber på »Marquis de Priè« (Kanton, 1725)
- bager og koksmat på »Concordia« (Kanton, 1727)

Danske Asiatiske Kompagni

1. styrmand på »Princesse Lovisa« (Malabar, 1743)

*Guillielmo de Brouwer* (født Oostende 1693, død Brügge 21.10.1767)

Oostendeske Kompagni

- underkaptajn på »Keyzerinne« (Kanton, 1725)
- kaptajn på »Marquis de Prié« (Kanton, 1727)

Danske Interimsocietet

- underkaptajn på »Cron Printz Christian« (Kanton, 1730)

Danske Asiatiske Kompagni

- kaptajn på »Slesvig« (Kanton, 1733)
- kaptajn på »Slesvig« (Kanton, 1737)

*Jacobus de Meyere* (født Gent 1695, død Maldiverne 8.12.1743)

Oostendeske forudredninger

2. supercargo på »Concordia« (Surat og Malabar, 1719)
3. supercargo på »Marquis de Prié« (Kanton, 1723)

Oostendeske Kompagni

2. supercargo på »Tijger« (Kanton, 1726)

Danske Asiatiske Kompagni

1. supercargo på »Princesse Lovisa« (Malabar, 1743)

*Philippus Jacobus Derdeyn* (født Duinkerker 1697, død Oostende 1752)

Oostendeske Kompagni

- konstabel på »Carolus Sextus« (Bengalen, 1725)
- konstabel på »Carolus Sextus« (Bengalen, 1726)
- konstabel på »Apollo« (Kanton, 1730)
3. styrmand på »Hertogh van Lorreyen« (Kanton, 1732)



Danske Asiatiske Kompagni

2. styrmand på »Kongen af Danmark« (Kanton, 1736)
1. styrmand på »Kongen af Danmark« (Kanton, 1738)
- kaptajn på »Kongen af Danmark« (Kanton, 1740)
- kaptajn på »Kongen af Danmark« (Kanton, 1743)

*Philippus de Vos* (født Oostende 1700, død Oostende 21.10.1770)

Oostendeske Kompagni

3. styrmand på »Keyzerinne« (Kanton, 1725)
4. styrmand på »Marquis de Prié« (Kanton, 1727)
2. styrmand på »Phoenix« (til Cadiz, 1729)
1. styrmand på »Apollo« (Kanton, 1730)
2. styrmand på »Hertogh van Lorreyen« (Kanton, 1732)

Danske Asiatiske Kompagni

2. styrmand på »Slesvig« (Kanton, 1737)
1. styrmand på »Slesvig« (Kanton, 1739)
- kaptajn på »Slesvig« (Kanton, 1741)

*Bonaventura Drijvoet* (født Oostende 1709, død Maldiverne 8.12.1743)

Oostendeske Kompagni

- opløber på »Peys« (Bengalen, 1726)
- matros på »Concordia« (Bengalen, 1732)

Svenske Ostindiske Kompagni

- kanonér på »Stockholm« (Kanton, 1740)

Danske Asiatiske Kompagni

2. styrmand på »Princesse Lovisa« (Malabar, 1743)

*Andreas Lanszweert* (født Oostende 31.8.1689)

Oostendeske Kompagni

4. supercargo på »Keyzerinne« (Kanton, 1725)

Danske Asiatiske Kompagni

2. supercargo på »Kongen af Danmark« (Kanton, 1738)

*Martinus Mundelaer* (født Oostende 1674)

Oostendeske Kompagni

- tømrer på »Sint Carolus« (Bengalen, 1724)
- tømrer på »Peys« (Bengalen, 1726)
- tømrer på »Carolus Sextus« (Bengalen, 1729)

Danske Asiatiske Kompagni  
overkvartermester på »Slesvig« (Kanton, 1733)

*Nicolaes Mundelaer* (født Oostende 1706)

Oostendeske Kompagni  
lærling på »Hoop« (Bengalen, 1726)  
kvartermester på »Neptunus« (Bengalen, 1728)  
3. styrmand på »Concordia« (Bengalen, 1732)

Danske Asiatiske Kompagni  
1. styrmand på »Dronningen af Danmark« (Kanton, 1743)

*Pieter van Hurk* (født Amsterdam 1697, død København 16.10.1775)

Oostendeske forudredninger  
1. skibslæge på »Sint Franciscus Xaverius« (Kanton, 1720)  
1. skibslæge på »Sint Joseph« (Kanton, 1723)

Oostendeske Kompagni  
3. supercargo på »Keyzerinne« (Kanton, 1725)  
2. supercargo på »Marquis de Prié« (Kanton, 1727)

Danske Interimsocietet  
1. supercargo på »Cron Printz Christian« (Kanton, 1730)

## Noter

\*Mange tak til *Jette Skovbjerg* for oversættelse og til dr. *Erik Gøbel*, Rigsarkivet, for historisk rådgivning.

I artiklen anvendes følgende møntforkortelser:

rd. = dansk rigsdaler

Znd.fl.w.g. = sydnederlandsk gylden (Zuidnederlandse gulden wisselgeld),

1 dansk rigsdaler = 1 florin 18 sous 2 deniers.

<sup>1</sup> Supercargoen er den, som har ansvaret for hen- og returlasten på sejladsene.

<sup>2</sup> *C. Koninckx*, Zuidnederlandse deelname in de Zweedse Oost-Indische Compagnie 1731-1786. I: *Handelingen van de Koninklijke Zuidnederlandse Maatschappij*, XXXI, pp. 121-136.

- <sup>3</sup> G. Olsen, Dansk Ostindien 1616-1732. Vore gamle tropekolonier, bind 5, København, 1967.
- <sup>4</sup> K. Degryse, De Oostendse Chinahandel (1718-1735). I: Belgisch Tijdschrift voor Filogogie en Geschiedenis, LII, 1974, pp. 306-347. T. Clemmensen & M.B. Mackeprang, Kina og Danmark 1600-1950. Kinafart og Kinamode, København, 1980, pp. 65-66 og J.E. Wills, Pepper, Guns and Parleys. The Dutch East India Company and China 1622-1681. Cambridge (Mass.), 1974, pp. 160-61. Mellem 1670 og 1680 besøgte kun få danske skibe Kina. Der var også et dansk faktori i Fuchow.
- <sup>5</sup> Dansk Biografisk Leksikon. Edit. Svend Cedergreen Bech, bind 7, København, 1979, pp. 495-496. Oprindeligt arbejdede Frederik Holmsted som bogholder ved det vestindisk-guineiske kompagni, men han avancerede ret hurtigt til en direktørstilling inden for kompagniet. Han ejede også et blomstrende katuntrykkeri.
- <sup>6</sup> R.A.K. (Rigsarkivet København) / Ostindisk Komp. C, Interimssocietetene for handelen på Kina og Indien 1729-1740, 28, Direktionsprotokol, 19.5.1730.
- <sup>7</sup> A.R.A. (Algemeen Rijksarchief Brussel) / Admiraliteit 563 og S.A.A. (Stadsarchief Antwerpen) / G.I.C. (Generale Indische Compagnie) 5800, 5550.
- <sup>8</sup> S.A.A. / Insolvente Boedelskamer (I.B.) 1621, Journaalboek de Pret, 4.9.1732.
- <sup>9</sup> R.A.K. / Ostindisk Komp. C 28, Direktionsprotokol, 19.5.1730. Pieter van Hurk bad oprindeligt om 25 store kister som pacotille, til indkøb af te, og 15.000 rd. eller 28.500 Znd.fl.w.g. Danskerne tilbød en pacotille på 12 store kister samt 3% provision af salget.
- <sup>10</sup> Ved det danske Asiatiske Kompagni svingede provisionen mellem 1/8% og 4% pr. person. Det svenske kompagni betalte i denne periode højst 2 1/2% pr. person. (C. Koninckx, The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731-1766). Kortrijk, 1980, pp. 341-342).
- <sup>11</sup> Renten ved de danske bodmerier lå mellem 32% og 48%.
- <sup>12</sup> En officer eller supercargo, der rejste til Kina, medbragte også mange gaver og byttevarer, som de kinesiske købmænd satte stor pris på. Det kunne være forskellige nipsgenstande (små penneknive, sakse, snustobaksdåser, spejle), møbler, musikinstrumenter, guldpapir eller tilmed smykker med indlagte diamanter. Således byttede kaptajn Derdeyn, mens han var i Kanton med »Kongen af Danmark« (1740), sig til fire stykker silke for 4 smykker (S.A.A./G.I.C. 5788, Pacotilleliste fra skibet »Arent« (1726) og R.A.K./Privatarkiver 5893 Christian Lintrup, brevkopibog, 11.12.1742).
- <sup>13</sup> R.A.K. / Ostindisk Komp. C 28, Direktionsprotokol, 13.10.1730.
- <sup>14</sup> S.A.A./G.I.C. 5513 og K. Degryse, op.cit. p. 309.

- <sup>15</sup> R.A.K. / Ostindisk Komp. C, 28, Direktionsprotokol, 28.9.1730.
- <sup>16</sup> Gentse Universiteitsbibliotheek (G.U.B.)/Fonds Hye-Hoys (FHH) Hs. 2065 Kaptajn de Brouwers kontrakt for »Marquis de Prié« (10.1.1727). G. de Brouwer fik 6 mindre kister.
- <sup>17</sup> *G.L. Grove*, En Dagbog ført paa en Kinafarer 1730-32 af Kadet Tobias Wi-gandt, i: Tidsskrift for Søværnen, Ny R. 35. Bd. 71. Aarg., København, 1900, p. 185.
- <sup>18</sup> R.A.K. / Ostindisk Komp. C 28. Direktionsprotokol, 25.8.1732.
- <sup>19</sup> *K. Glamann*, Studie i Asiatisk Kompagnis økonomiske historie 1732-1772, i: Historisk Tidsskrift, 11. Rk., 2. Bd., København, 1947-49, p. 353.
- <sup>20</sup> R.A.K. / Asiatisk Kompagni (As. Komp.) 8, Generalforsamlingsprotokol, 30.7.1733 og As. Komp. 563, Negotiejournaler, 31.12.1735.
- <sup>21</sup> *L. Dermigny*, La Chine et l'Occident: le commerce à Canton au 18e siècle, Pa-ris, 1964, t. 1, p. 240.
- <sup>22</sup> *K. Degryse*, op. cit., p. 308-309. Charles Pike, kaptajn og anden supercargo på »Sint-Joseph« (1723), tjente 185.315 Znd.fl.w.g. Første supercargo Thomas Hall har sandsynligvis tjent endnu mere.
- <sup>23</sup> *K. Degryse*, op. cit., pp. 308-311 og *C. Koninckx*, The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731-1766), pp. 341-345.
- <sup>24</sup> *E. Rasmussen*, Kurantbankens forhold til staten 1737-73, København, 1955, bilag VII.
- <sup>25</sup> *Dansk Biografisk Leksikon*, Edit. Svend Cedergreen Bech, bind 6, København, 1979, pp. 550-552 & p. 610.
- <sup>26</sup> Af ærestitlerne kommerceråd (1733), justitsråd (1749) og etatsråd (1753) ses, at van Hurk var i stadig social fremgang.
- <sup>27</sup> *E. Nyström*, Lyngby sogn i fortid og nutid, København, 1934, pp. 81, 144, 132-134.
- <sup>28</sup> Pieter van Hurk fungerede som kommissionær for bl.a. Isabella Reyns, James Dormer (Antwerpen) og Jacobus Maelskamps enke (Gent).
- <sup>29</sup> R.A.K. / As. Komp. 8, Generalforsamlingsprotokol, 30.7.1733. Asiatisk Kom-pagni købte skibet af Flåden for 16.000 rd.
- <sup>30</sup> G.U.B. / FHH Hs. 2008, ekvipagelister for G.I.C.-skibene, 1724-1732.
- <sup>31</sup> S.A.A./G.I.C. 5537, Armement van de »Phoenix«, 1730 og G.I.C. 5661 Grand Livre de Pondichéry, Trankebar, 1731.
- <sup>32</sup> R.A.K. / As. Komp. 8, Generalforsamlingsprotokol, 30.7.1733 og S.A.A./I.B. 1620 og 1621. Investorerne fra Antwerpen, som satte penge i dette bodmeri, var Jacomo de Pret, J.B. Cogels enke, Pietro Proli, Servaes De Wael, J.J. Mo-retus, F. Schilders, F.X. de Coninck, Jan Van Delft, Veyts enke, Lundens enke, Brugge-firmaet Porter & Porter og Carlos Ghyselincx fra Gent.
- <sup>33</sup> Plantijn-Moretusarchieff 1214-15 og S.A.A./I.B. 1621. De Prets enke, Joannes

Jacobus Moretus og Francisco Schilders dannede mellem 1735 og 1744 et selskab, som sluttede 6 bodmerier med danske Kinafarere.

<sup>34</sup> R.A.K. / As. Komp. 646, Rullebog 1732-1752 og G.U.B./FHH Hs. 2008.

<sup>35</sup> S.A.A./J. de Pret til Jean Ley, 18.7.1735.

<sup>36</sup> R.A.K. / As. Komp. 563, Negotiejournaler, 31.12.1735 og K. Glamann, op. cit., p. 393.

<sup>37</sup> S.A.A. / I.B. 1683, korrespondance mellem de Pret og Brunet, 18.8.1735 – 1.12.1735. Den te, Brunet købte, kostede 9.437,7 Znd.fl.w.g. Pieter Brunet fik 1% i provision på denne transaktion.

<sup>38</sup> G.U.B. / FHH Hs. 1998, A.J. Flanderins brevkopibog (1740-1744) og Hs. 1928 & 1929, Skibsjournaler for »Fredericus Rex Sueciae« (1738-1739 & 1740-1742). Med tak til Dr. C. Koninckx for supplerende oplysninger om Brunets svenske løbebane.

<sup>39</sup> G.U.B. / FHH Hs. 1998, A.J. Flanderin til Anthoine Flanderin, 9.2.1743.

<sup>40</sup> R.A.K. / As. Komp. 998, Skibsjournal »Slesvig« 31.12.1736-20.6.1738.

<sup>41</sup> R.A.K. / As. Komp. 29, Direktionens resolutionsprotokoller, 1.8.1742. G. de Brouwer foreslog direktørerne, at de skulle anskaffe sig et skib i Oostende til sejlads på Trankebar. Danskerne syntes imidlertid, at det var for dyrt.

<sup>42</sup> G.U.B. / FHH Hs. 1998, A.J. Flanderin til G. de Brouwer, 10.12.1743. G. de Brouwer indgik en bodmerikontrakt med John Pike, anden supercargo på »Calmar« (Kanton, 1743).

<sup>43</sup> G.U.B. / FHH Hs. 1999, A.J. Flanderin til Anthoine Flanderin, 25.9.1745.

<sup>44</sup> Rijksarchief Brugge (R.A.B.) / Notariaat F.J. Van Caillie, Depot 1941, 38, 39 og 40 (1747-1749) og C. Koninckx, Andreas Jacobus Flanderin: een achttiende eeuwse middelgrote koopman i: Bijdragen tot de Geschiedenis LVI, 1973, p. 258-259.

<sup>45</sup> Y. de Brouwer og L. Douxchamps, De Familia de Brouwer, Brugge, 1954, dl. I, pp. 45-52.

<sup>46</sup> R.A.K. / As. Komp. 646, Rullebog 1732-1752 og As. Komp. 1117, Negotieprotokol »Slesvig« (1736-1738). De Vos måtte tage 2 te-kister (4,5 danske fod lang, 2,25 fod høj og bred) med som pacotille fra Kanton.

<sup>47</sup> R.A.K. / As. Komp. 646.

<sup>48</sup> R.A.K. / As. Komp. 8, Generalforsamlingsprotokol, 24.3. og 10.4.1741 og As. Komp. 94, Kopibøger: udgående breve, DAC-bestyrelsen til J. Moors enke, 28.2., 4.3., 14.3. og 15.3.1741.

<sup>49</sup> R.A.K. / As. Komp. 646.

<sup>50</sup> G.U.B. / FHH Hs. 2008, ekvipagelister for G.I.C.-skibene 1724-1732 og S.A.A./G.I.C. 5537, ekvipageliste for »Apollo« (1730).

<sup>51</sup> R.A.K. / As. Komp. 8, Generalforsamlingsprotokol, 30.12.1739.

<sup>52</sup> R.A.K. / Vestindisk-guineisk Kompagni 207, Kopi af notariatsakt fra Mar-

- strand, 10.8.1741. R.A.K. / As. Komp. 8, Generalforsamlingsprotokol, 10.4.1741 og 5.9.1742 og As. Komp. 94, Kopibøger: udgående breve, DAC-bestyrelsen til van Orsoy, 26.8.1744.
- <sup>53</sup> R.A.K. / As. Komp. 1004, Skibsjournal for »Kongen af Danmark« (1742-1744).
- <sup>54</sup> *M. Boucher*, *The Voyage of Kongen af Dannemark, 1742-1746*, i: *Africana Notes and News*, vol. 23 (Dec. 1978), pp. 149-153.
- <sup>55</sup> R.A.K. / As. Komp. 8, Generalforsamlingsprotokol, 21.4.1745.
- <sup>56</sup> *M. Boucher*, op. cit., pp. 152-154 og R.A.K. / As. Komp. 9, Generalforsamlingsprotokol, 16.10.1743, 22.4. og 24.10.1744, 21.4.1745.
- <sup>57</sup> R.A.K. / As. Komp. 256, Justitsprotokol, 23.12.1746 og As. Komp. 9, Generalforsamlingsprotokol, 7.12.1746 og 16.8.1747.
- <sup>58</sup> R.A.B. / Notariat F.J. Van Caillie, Depot 1941, 41, akte 23 (24.4.1750) og Depot 1940, 35, akte 21 (28.2.1752).
- <sup>59</sup> R.A.K. / As. Komp. 1119, Negotieprotokoller for Kinafarere, »Kongen af Danmark« (1739-1741).
- <sup>60</sup> R.A.K. / As. Komp. 8, Generalforsamlingsprotokol, 10.10.1737 og 9.1.1738. Lanszweert fik 5 store privilegiekister, ¼% provision og 24 rd. i månedsløn. Første supercargo Lintrup havde kun 1 kiste mere med og fik samme provision og månedsløn. Tredie supercargos månedsløn var på 16 rd. og pacotillen var indskrænket til 3½ kiste.
- <sup>61</sup> S.A.A. / G.I.C. 5705, skibsjournal for »Marquis de Prié«, 1727-1728.
- <sup>62</sup> *G. Dept*, *La Compagnie d'Ostende, Voyages et projets de colonisation*, i: *Bulletijn der Maatschappij van Geschied- en Oudheidskunde te Gent*, XXXIV, 1926, pp. 34-55.
- <sup>63</sup> R.A.K. / Privatarkiver 5893, Christian Lintrup, brevkopibøger (1738-1743), Andreas Lanszweert til Lintrup, 26.9.1738.
- <sup>64</sup> Om den private handel, der foregik blandt englænderne og hollænderne til ugunst for deres respektive kompagnier, findes yderligere oplysninger i: *P.J. Marshall*, *East Indian Fortunes, The British in Bengal in the Eighteenth Century*, Oxford, 1976 og i: *H. Furber*, *John Company at Work: a Study of European Expansion in India in the late 18th Century*, Cambridge (Mass.), 1948.
- <sup>65</sup> *H.D. Love*, *Vestiges of Old Madras*, London, 1913, vol. 2, p. 338 og *M. Gaudart*, *Généalogie des Familles de l'Inde Française XVI-XX siècles*, Verdun, 1976, t. 1, p. 223. Vincent Quentin stammede fra St. Malo og slog sig i 1741 ned i Madras som handelsmand. Før den tid var han meget aktiv som supercargo i country-trade fra Bengalen og Pondichéry til Kanton og Manila.
- <sup>66</sup> R.A.K. / Privatarkiver 5893, Christian Lintrup, Proces mellem DAC og Lanszweert & Abbestee, 25.5.1739.

- <sup>67</sup> R.A.B./Notariat F.J. Van Caillie, Depot 1941, 35, akte 140 (23.12.1744); 36, akte 21 (24.1.1745), akte 22 (17.2.1745), akte 28 (8.3.1745) og akte 59 (10.5.1745).
- <sup>68</sup> Mange tak til Daniël Farasyn for nyttige oplysninger om St. Catherinapolderens historie, som han har behandlet i sin afhandling *De Evolutie van Oostende en het Oostendsche in de 18de eeuw*. Gent, 1946.
- <sup>69</sup> R.A.K. / As. Komp. 646, S.A.A. / G.I.C. 5536, »Neptunus« udrustning, 1727-1728 & G.U.B. / FHH Hs 2008.
- <sup>70</sup> R.A.B. / Notariat F.J. Van Caillie, Depot 1940, 32, akte 11 (20.6.1740).
- <sup>71</sup> R.A.K. / Privatarkiver 5893, Christian Lintrup, brevkopibøger 1738-1743, 15.2. og 13.10.1743.
- <sup>72</sup> G. Olsen, op. cit., p. 214 & p. 240.
- <sup>73</sup> R.A.K. / As. Komp. 9, Generalforsamlingsprotokol, 5.3.1743. Fabritius & Wever ville købe ca. 750.000 pund peber.
- <sup>74</sup> S. Arasaratnam, *The Dutch East Company and its Coromandel Trade (1700-1740)*, i: *Bijdragen voor Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch Indië*, 123, 1967, pp. 340-346.
- <sup>75</sup> J.G. Duff, *History of the Mahrattas*, New Delhi, 1983<sup>3</sup>, vol. I, pp. 319-338. Mahrattas er et hindufolk fra Sydvestdeccan, som i det 17. og 18. årh. flere gange gjorde oprør mod det islamiske mogulstyre i Indien.
- <sup>76</sup> A. Das Gupta, *Malabar in Asian Trade 1740-1800*, Cambridge, 1967, pp. 18-21.
- <sup>77</sup> Rijksarchief Gent / Familiefonds vanden Hecke de Lembecke 2197a, Fabritius til J. de Ghellinck de Tollenaere, 2.4.1743. Ifølge Fabritius var de europæiske salgspriser på peber steget 25 til 40% de foregående 6-7 år.
- <sup>78</sup> R.A.K. / As. Komp. 9, Generalforsamlingsprotokol, 8.7.1743. På den udgående ladning, udrustningen og forsikringen ofrede man henholdsvis 88.124¼ rd., 28.000 rd. og 25.808 rd.
- <sup>79</sup> Koninklijke Bibliotheek Brussel / Hs. II-161, Skibsjournal for »Concordia« 1719-1721.
- <sup>80</sup> R.A.K. / As. Komp. 9, Generalforsamlingsprotokol, 2.5.1743.
- <sup>81</sup> G.U.B. / FHH Hs. 1898, A.J. Flanderin til Colin Campbell, 6.4.1743.
- <sup>82</sup> R.A.K. / As. Komp. 665, Journal for skibet »Princesse Lovisa« 1743-1744.
- <sup>83</sup> Idem.
- <sup>84</sup> R.A.K. / As. Komp. 1283, Rapportbøger Trankebar, Duplex til Bonsack, Pondichéry, 23.7.1744.
- <sup>85</sup> R.A.K. / As. Komp. 1283, Rapportbøger Trankebar, Clinckaert til Bonsack, Pondichéry, 6.8. og 23.8.1744.

# Seamen and Supercargoes from Oostende in the Service of the Danish Asiatic Company 1730-1747

## *Summary*

In this contribution we have tried to give a picture of the careers that eleven officers and supercargoes made in the Danish Asiatic Company. Each of these persons became experienced in the maritime and commercial aspects of the East India and China trade by serving in the Ostend Company. In 1730 the Danes started their voyages to Canton, so they needed capable officers and supercargoes to capture a place in the China trade. They employed mainly »Ostenders« because, at that time, the Ostend Company had almost been abolished. Only Captain de Brouwer and Supercargo Pieter van Hurk succeeded in making a fortune in this way.